

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Method for producing a brake pad and backing plate therefor

Patent number: EP0731288
 Publication date: 1996-09-11
 Inventor: HELL MANFRED (DE)
 Applicant: TEXTAR GMBH (DE)
 Classification:
 - International: F16D69/04
 - european: F16D69/04B
 Application number: EP19950103795 19950316
 Priority number(s): DE19951007916 19950307

Also published as:

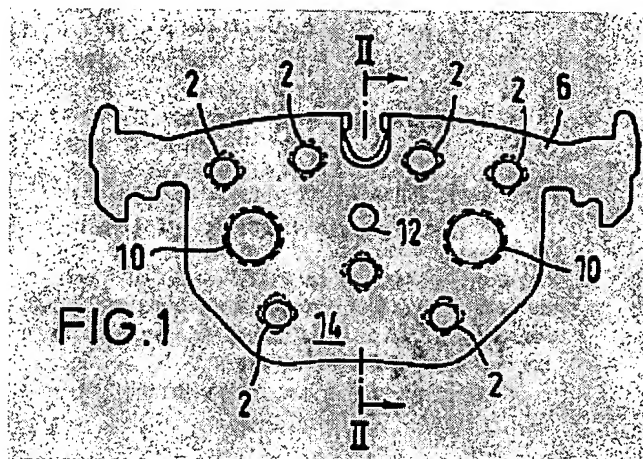
DE19507916 (A1)
 EP0731288 (B1)

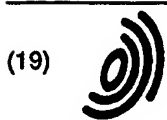
Cited documents:

US5141083
 FR842684
 JP57144320

Abstract of EP0731288

In a first step, parts of the support plate (6) are pressed out into protuberances (2) protruding towards the friction lining (8). In a second step, in the opposite direction to the deformation process of the first step, the protuberances split up and are deformed, to form back tapered parts (4). The protuberances protrude by a maximum amount of 2.0 to 2.5 millimetres from the surface (14) of the support surface.





(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 731 288 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
11.09.1996 Patentblatt 1996/37

(51) Int. Cl.⁶: F16D 69/04

(21) Anmeldenummer: 95103795.1

(22) Anmeldetag: 16.03.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU MC NL
PT SE

(30) Priorität: 07.03.1995 DE 19507916

(71) Anmelder: TEXTAR GmbH
D-51375 Leverkusen (DE)

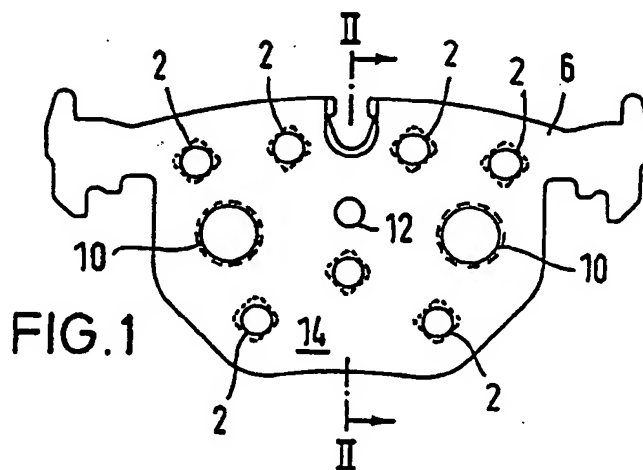
(72) Erfinder: Hell, Manfred
D-51515 Kürten (DE)

(74) Vertreter: Dallmeyer, Georg, Dipl.-Ing. et al
Patentanwälte
Von Kriesler-Selting-Werner
Bahnhofsvorplatz 1 (Deichmannhaus)
50667 Köln (DE)

(54) Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages, sowie Trägerplatte hierfür

(57) Bei einem Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages (1) durch Ausbildung von Vorsprüngen (2) mit Hinterschnedungen (4) auf einer Trägerplatte (6) und durch Aufpressen eines Reibbelages (8) auf die Trägerplatte (6) ist vorgesehen, daß in einem ersten Schritt in einem Umformvorgang Teile der Trägerplatte (6) zu noppenartigen, in Richtung auf den Reibbelag (8)

vorstehenden Vorsprüngen (2) durchgedrückt werden, und daß in einem zweiten Schritt in Gegenrichtung zum Umformvorgang des ersten Schrittes die noppenartigen Vorsprünge (2) aufgespalten und umgeformt werden, wodurch Hinterschnedungen (4) gebildet werden.



EP 0 731 288 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages nach dem Begriff des Anspruchs 1, sowie eine Trägerplatte nach dem Oberbegriff des Anspruchs 9.

Bei der Herstellung von Bremsbelägen ist bekannt, den Reibbelag auf eine Trägerplatte zu pressen und zwischen Trägerplatte und Reibbelag eine Klebeschicht vorzusehen, um die Haftung zwischen Reibbelag und Trägerplatte zu erhöhen. Die durch den Klebstoff erzielbare Haftung zwischen Reibbelag und Trägerplatte ist jedoch bei hochbelasteten Bremsbelägen bei Hochleistungsfahrzeugen und Nutzfahrzeugen, insbesondere wegen der hohen auftretenden Brems Temperaturen, nicht ausreichend.

Zur Haftungserhöhung sind auf der dem Reibbelag zugewandten Oberfläche der Trägerplatte bereits diverse Umformungen der Trägerplattenoberfläche vorgeschlagen worden, um die Haftung zwischen Reibbelag und Trägerplatte zu erhöhen.

Aus der DE-C-38 43 901 ist eine mit einem Reibbelag bestückte Trägerplatte bekannt, die auf ihre dem Reibbelag zugewandten Oberfläche Einkerbungen mit Hinterschnidungen aufweist, in die das Reibmaterial zur Haftungserhöhung eindringen kann. Da sich das Reibmaterial in der Trägerplatte verankert, wird die maximale Scherfestigkeit von den Eigenschaften des Reibmaterials begrenzt.

Aus der EP-A-0 084 591 ist ein Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages bekannt, der eine Trägerplatte aufweist, die auf der den Reibbelag tragenden Seite mit einer Struktur Oberfläche versehen ist. Diese Struktur Oberfläche weist Hinterschnidungen auf, so daß das Reibmaterial auf der Trägerplatte verankert werden kann. Dieses Herstellverfahren ist in der Produktion kostenaufwendig.

Aus der US-A-3 767 018 ist schließlich bekannt, den Reibbelag mit Hilfe von Nieten auf der Trägerplatte zu verankern. Das Einbringen der Nieten erfordert zusätzliche Arbeitsgänge und zusätzliche Teile, so daß auch diese Art der Verankerung kostenaufwendig ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages anzugeben, bei dem die Verankerung des Reibbelages auf der Trägerplatte höchsten Scherfestigkeitsanforderungen genügt, und das die Herstellung von Bremsbelägen mit geringem Zeit- und Kostenaufwand ermöglicht.

Zur Lösung dieser Aufgabe dienen die Merkmale des Anspruchs 1 bzw. 9.

Die Erfindung sieht in vorteilhafter Weise vor, daß in einem ersten Schritt in einem Umformvorgang Teile der Trägerplatte auf der dem Reibbelag zugewandten Seite der Trägerplatte zu vorstehenden noppenartigen Vorsprüngen durchgedrückt werden, und daß in einem zweiten Schritt in Gegenrichtung zum Umformvorgang des ersten Schrittes die noppenartigen Vorsprünge aufgespalten und umgeformt werden, wodurch Hinterschnidungen gebildet werden.

Ein wesentlicher Vorteil des erfindungsgemäßen Verfahrens besteht darin, daß der Umformvorgang des ersten Schrittes gemeinsam mit anderen ohnehin erforderlichen Ausstanzungen erfolgen kann, so daß hierfür kein zusätzlicher Bearbeitungsschritt erforderlich ist. In dem zweiten Schritt wird der in dem ersten Schritt gebildete Vorsprung auseinandergespreizt, wodurch sich in vorteilhafter Weise kräftig ausgebildete Hinterschnidungen ergeben, die als Verankerungsmittel zur Aufnahme von hohen Scherkräften dienen.

Die noppenartigen Vorsprünge stehen nach dem zweiten Verfahrensschritt maximal um ca. 2,0 bis 2,5 mm von der Trägerplattenoberfläche ab. Diese Noppenhöhe ermöglicht eine optimale Verankerung des Reibbelages, ohne daß die nutzbare Belagstärke des Reibbelages wesentlich beeinträchtigt wäre.

Bei dem Umformvorgang des zweiten Verfahrensschrittes wird das Werkzeug ausgehend von der Oberkante der Vorsprünge um ca. 2,5 bis 3 mm zugestellt. Dadurch wird der Vorsprung kräftig auseinandergespreizt.

Das Werkzeug für den zweiten Umformvorgang ist vorzugsweise mit einer pyramidenförmigen Spitze versehen, die das Aufspalten des Nockens erleichtert.

Bei dem Umformvorgang des ersten Schrittes wird die Trägerplatte zur Herstellung des noppenartigen Vorsprungs um ca. 2,5 bis 3,5 mm, vorzugsweise ca. 3 mm, durchgedrückt. Bei einer Trägerplattenstärke zwischen 5 und 7 mm ergeben sich dadurch einerseits keine Schwächungen der Trägerplatte selbst und andererseits ausreichend hohe Vorsprünge für eine kräftige Verankerung.

Vorzugsweise werden in dem ersten Schritt im Querschnitt kreisförmige noppenartige Vorsprünge mit einem Verhältnis von Durchmesser zur Trägerplattenstärke zwischen 1 und 2, vorzugsweise zwischen 1 und 1,5, hergestellt.

Eine erfindungsgemäße Trägerplatte, hergestellt nach den zuvor beschriebenen Verfahrensschritten, weist daher mit der Trägerplatte einstückige, durch Umformen gebildete noppenartige Vorsprünge mit Hinterschnidungen auf, die ca. 2,0 bis 2,5 mm von dem Reibbelag zugewandten Trägerplattenoberfläche abste-
hen.

Im folgenden werden unter Bezugnahme auf die Zeichnungen Ausführungsbeispiele der Erfindung näher erläutert.

Es zeigen:

Fig. 1 ein erstes Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Trägerplatte,

Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II in Fig. 1,

Fig. 3 einen vergrößerten Querschnitt eines erfindungsgemäß hergestellten Vorsprungs,

Fig. 4 eine Draufsicht auf den Vorsprung,

Fig. 5 eine Draufsicht auf den erfindungsgemäßen Bremsbelag,

Fig. 6 die Rückseite des Bremsbelages,

Fig. 7 ein zweites Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Trägerplatte, und

Fig. 8 einen Querschnitt durch einen Vorsprung des zweiten Ausführungsbeispiels.

Die in Fig. 1 dargestellte Trägerplatte 6 ist aus einem gewalzten Bandstahl ausgestanzt. Sie ist ihrer Außenkontur einer bestimmten Scheibenbremse angepaßt. Zwei kreisförmige, symmetrisch zu der Symmetrieachse der Trägerplatte angeordnete Aussparungen 10 und eine Durchdrückung 12 dienen zur Befestigung und Verankerung eines auf der Rückseite der Trägerplatte, d.h. auf der dem Reibbelag 8 abgewandten Seite, angeordneten Dämpfungsblechs 16. Die Trägerplatte 6 weist auf der dem Reibbelag 8 zugewandten Seite von der Trägerplattenoberfläche 14 abstehende Vorsprünge 2 auf, die ebenfalls bezüglich der Symmetrieachse der Trägerplatte 6 vorzugsweise symmetrisch angeordnet sind.

Die noppenartigen Vorsprünge 2 sind, wie am besten aus den Fig. 2 und 3 erkennbar ist, als Durchdrückungen gestaltet und sind daher einstückig mit der Trägerplatte 6. Zur Herstellung der Vorsprünge 2 werden, beispielsweise während der Herstellung der anderen Aussparungen 10 und Durchdrückungen 12, zunächst mehrere kreisförmige Noppen mit einem Durchmesser von ca. 6 mm mit einem Werkzeug mit konkav geformter Spitze von der Rückseite der Trägerplatte 6 her durchgedrückt, so daß eine Vielzahl von Noppen von der Trägerplattenoberfläche 14 abstehen. Generell beträgt das Verhältnis von Noppendurchmesser zu Trägerplattenstärke zwischen 1 und 2, und zwar bevorzugt etwas über 1.

In einem zweiten Verfahrensschritt wird ein Werkzeug in Gegenrichtung gegen die vorstehenden Noppen gedrückt, um in einem weiteren Umformvorgang die Noppen aufzuspalten und Vorsprünge 2 mit Hinterschneidungen 4 aus den Noppen zu bilden. Dabei wird ein Werkzeug mit pyramidenförmiger Spitze verwendet, die ein Aufspalten der Noppen 2 erleichtert. Es können auch Werkzeuge mit kegelförmiger Spitze verwendet werden, jedoch werden solche mit pyramidenförmiger Spitze bevorzugt.

Wie am besten aus Fig. 3 ersichtlich ist, werden durch das Aufspalten der Vorsprünge 2 kräftige Hinterschneidungen 4 gebildet, mit denen der Reibbelag 8 so auf der Trägerplatte 6 verankert werden kann, daß hohe Scherkräfte aufgenommen werden können. Auf der Rückseite der Trägerplatte 6 verbleiben kreisförmige Aussparungen 18 mit einer Tiefe von 2 bis 3 mm, deren Böden 20 konvex gekrümmt sind.

Der Mindestabstand der Vorsprünge 2 von dem Rand der Trägerplatte 6 soll mindestens 3,5 mm betragen.

Die Tiefe der Aussparungen 18 an den Vorsprüngen 2 beträgt maximal 3 mm. Daraus ergibt sich, daß die Vorsprünge 2 maximal 2 bis 2,5 mm von der Trägerplattenoberfläche 14 abstehen. Auf diese Weise ist gewährleistet, daß einerseits eine höchsten Belastungen genügende Verankerung geschaffen ist und gleichzeitig die nutzbare Belagstärke nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Diese Angaben beziehen sich auf Trägerplattenstärken zwischen 5 und 7 mm. Bei stärkeren Trägerplatten bis zu 12 mm kann die Tiefe der Aussparungen 18 größer sein. Die Vorsprünge stehen aber auch bei stärkeren Trägerplatten nicht über 2 bis 2,5 mm von der Trägerplattenoberfläche 14 ab.

Wie aus Fig. 4 ersichtlich ist, ergeben sich bei einem Werkzeug mit pyramidenförmiger Spitze durch das Aufspalten der Vorsprünge 2 in vier Richtungen eine im wesentlichen quadratische Form der Vorsprünge 2 in Draufsicht.

Beim Verpressen der Reibbeläge 8 auf die Trägerplatte 6 kann das Reibmaterial des Reibbelages 8 in die Hinterschneidungen 4 eindringen und sich dort fest verankern.

Das Herstellungsverfahren ist kostengünstig, da keine zusätzlichen Teile für die Herstellung der Bremsbeläge 1 erforderlich sind und weil die erforderlichen Verfahrensschritte zur Herstellung der Vorsprünge 2 in den ohnehin erforderlichen Fertigungsablauf bei der Herstellung der Trägerplatte 6 integriert werden können, ohne daß zusätzliche Fertigungsschritte erforderlich wären. Auf diese Weise wird auch der Zeitaufwand zur Herstellung der Trägerplatte nicht vergrößert. Beispielsweise kann die Herstellung der Vorsprünge 2 im ersten Verfahrensschritt gemeinsam mit der Herstellung der Aussparungen 10 erfolgen, während das Aufspalten der Vorsprünge 2 gleichzeitig mit der Herstellung der Durchdrückung 12 erfolgen kann.

Fig. 5 zeigt den Bremsbelag 1 mit dem auf der Trägerplatte 6 befestigten Reibbelag 8. Die Rückseite des Bremsbelages 1 mit dem auf der Trägerplatte 6 befestigten Dämpfungsblech 16 ist in Fig. 6 dargestellt.

Fig. 7 ist eine Draufsicht auf die Trägerplatte eines zweiten Ausführungsbeispiels mit insgesamt 25 verteilt auf der Trägerplattenoberfläche 14 angeordnete Vorsprünge 2.

Fig. 8 zeigt die Form der Vorsprünge 2 bei dem Ausführungsbeispiel der Fig. 7. Aufgrund einer stärkeren Trägerplatte 6 von ca. 7 mm ergibt sich eine andere Form der Hinterschneidungen 4, sowie etwas höher vorstehende Vorsprünge 2 (2,5 mm).

Aufgrund der Aufspaltung des Vorsprungs 2 in dem zweiten Verfahrensschritt weisen alle Vorsprünge 2, wie aus den Fig. 3 und 8 ersichtlich ist, auf der dem Reibbelag 8 zugewandten Seite eine der Form des Werkzeugs entsprechende Aussparung 22 auf. Infolge dieser Aussparungen 22 haben die Vorsprünge 2 Schenkel 24,

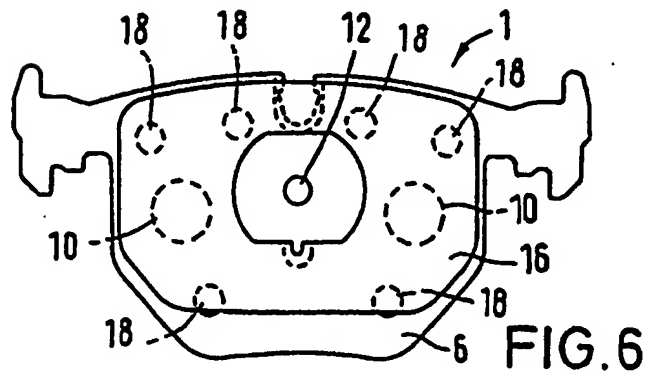
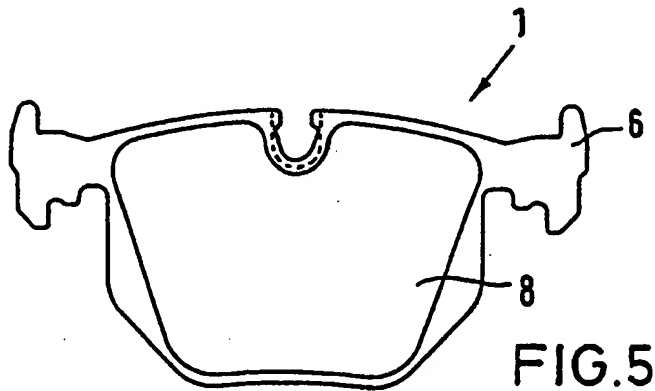
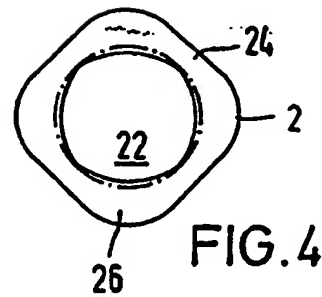
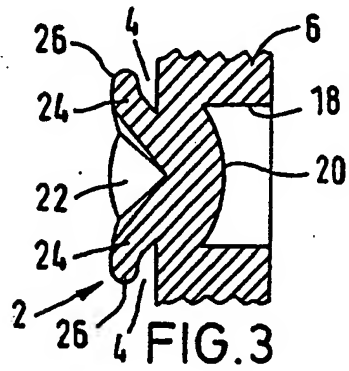
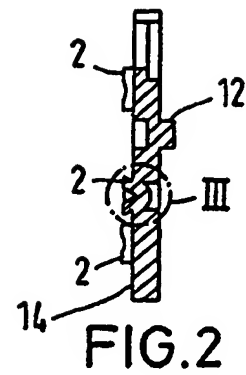
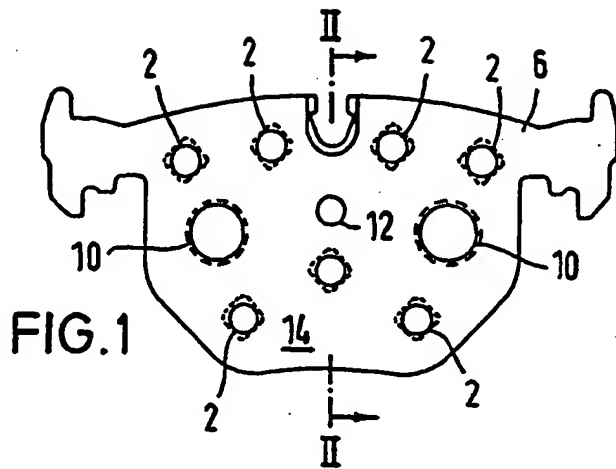
die unter einem Winkel von ca. 45° von der Trägerplattenoberfläche 14 abstehen und auf diese Weise von dem Reibbelag 8 ausgeübte Scherkräfte besonders gut aufnehmen und in die Trägerplatte 6 einleiten können. Bei dem Ausführungsbeispiel der Fig. 3 mit geringerer Trägerplattenstärke (5 mm) bildet sich im Anschluß an die Schenkel 24 ein in etwa parallel zur Trägerplattenoberfläche 14 verlaufender Randbereich 26 aus, der die Tiefe der Hinterschnidungen 4 vergrößert.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Herstellung eines Bremsbelages (1) durch Ausbildung von Vorsprüngen (2) mit Hinterschnidungen (4) auf einer Trägerplatte (6) und durch Aufpressen eines Reibbelages (8) auf die Trägerplatte (6) dadurch gekennzeichnet, daß in einem ersten Schritt in einem Umformvorgang Teile der Trägerplatte (6) zu noppenartigen, in Richtung auf den Reibbelag (8) vorstehenden Vorsprüngen (2) durchgedrückt werden, und daß in einem zweiten Schritt in Gegenrichtung zum Umformvorgang des ersten Schrittes die noppenartigen Vorsprünge (2) aufgespalten und umgeformt werden, wodurch Hinterschnidungen (4) gebildet werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die noppenartigen Vorsprünge (2) bei dem zweiten Schritt derart umgeformt werden, daß die Vorsprünge (2) um maximal ca. 2,0 bis 2,5 mm von der Trägerplattenoberfläche (14) abstehen.
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Werkzeug für den zweiten Schritt um ca. 2,5 bis 3,0 mm ausgehend von der Oberkante der noppenartigen Vorsprünge (2) zugestellt wird.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß für den zweiten Schritt ein Werkzeug mit pyramidenförmiger Spitze verwendet wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß zur Herstellung der Trägerplatte (6) ein gewalzter Bandstahl verwendet wird.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß für den Umformvorgang des ersten Schrittes ein Werkzeug mit konkav geformter Spitze verwendet wird.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß in dem ersten Schritt im Querschnitt kreisförmige noppenartige Vorsprünge (2) mit einem Verhältnis von Durchmesser

zu Trägerplattenstärke zwischen 1 und 2, vorzugsweise zwischen 1 und 1,5, hergestellt werden.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß bei dem Umformvorgang des ersten Schrittes die Trägerplatte (6) bei Trägerplattenstärken zwischen 5 und 7 mm zur Herstellung der noppenartigen Vorsprünge (2) um ca. 2,5 bis 3,5 mm, vorzugsweise ca. 3 mm, durchgedrückt wird.
9. Trägerplatte, hergestellt nach einem Verfahren gemäß Anspruch 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß mit der Trägerplatte (6) einstückige, durch Umformen gebildete noppenartige Vorsprünge (2) mit Hinterschnidungen (4) von der dem Reibbelag (8) zugewandten Trägerplattenoberfläche (14) ca. 2,0 bis 2,5 mm abstehen.



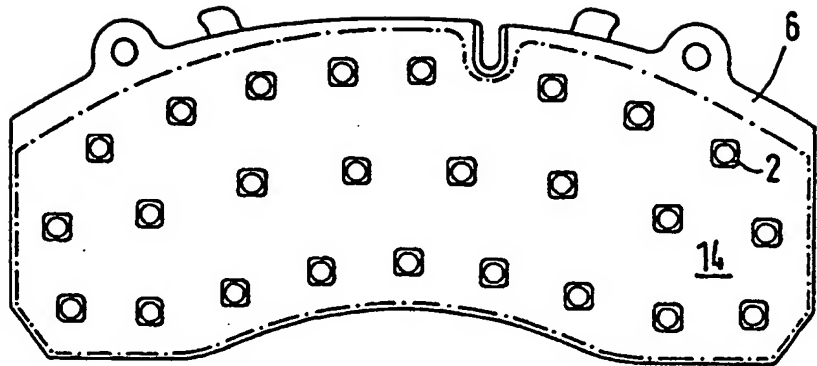


FIG. 7

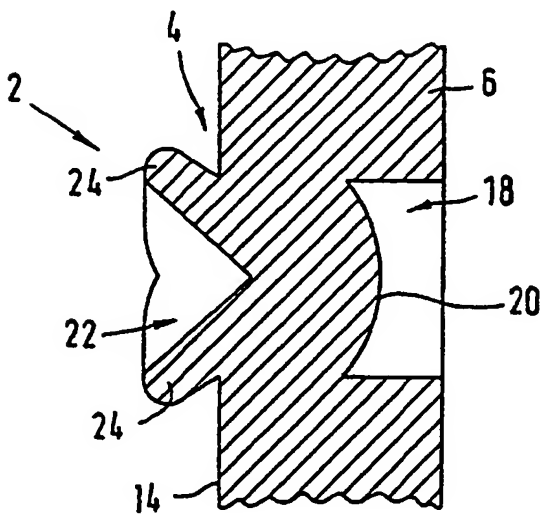


FIG. 8



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 10 3795

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	US-A-5 141 083 (BURGOON) * Spalte 4, Zeile 18 - Zeile 41; Abbildungen 2,5 *	1	F16D69/04
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 6, no. 246 (M-176) 4. Dezember 1982 & JP-A-57 144 320 (AKEBONO BRAKE) * Zusammenfassung *	1	
A	FR-A-842 684 (FERODO) * das ganze Dokument *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenart DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 28. Juni 1995	Prüfer Becker, R
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentsdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1500 (01.82) (P04C03)